

COMMUNAUTÉ  
EUROPÉENNE  
DE L'ÉNERGIE  
ATOMIQUE

# PARLEMENT EUROPÉEN

## DOCUMENTS DE SÉANCE

1969 - 1970

24 NOVEMBRE 1969

DOCUMENT 137

COMMUNAUTÉ  
EUROPÉENNE  
DU CHARBON  
ET DE L'ACIER

COMMUNAUTÉ  
ÉCONOMIQUE  
EUROPÉENNE

## Rapport

fait au nom de la commission des transports

sur les propositions de la Commission  
des Communautés européennes au Conseil  
sur des directives concernant le rapprochement  
des législations des États membres relatives

- 1) à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques,
- 2) aux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques,
- 3) au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur,
- 4) à certains équipements des véhicules à moteur et de leurs remorques  
(doc. 129/68)
- 5) à certains éléments et caractéristiques des véhicules à moteur - rétroviseur - champ de visibilité - essuie-glace - lave-glace,
- 6) à la prise de courant des véhicules à moteur pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse de la remorque,
- 7) à l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur  
(doc. 132/68)
- 8) au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques,
- 9) aux entrées et sorties des véhicules à moteur  
(doc. 203/68)
- 10) aux dispositifs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques  
(doc. 4/69)

PC 1969-1970: 137

*Par lettre du 24 septembre 1968 le président du Conseil a consulté le Parlement européen sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil distribuées comme document de séance 129/68.*

*Par lettre du 24 septembre 1968 le président du Conseil a consulté le Parlement européen sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil distribuées comme document de séance 132/68.*

*Par lettre du 28 janvier 1969 le président du Conseil a consulté le Parlement européen sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil distribuées comme document de séance 203/68.*

*Par lettre du 10 mars 1969 le président du Conseil a consulté le Parlement européen sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil distribuées comme document de séance 4/69.*

*Le 30 septembre 1968 la commission des transports a été saisie au fond et la commission juridique pour avis sur les doc. 129/68 et 132/68.*

*Le 7 février 1969 la commission des transports a été saisie au fond et la commission juridique pour avis sur le doc. 203/68.*

*Le 12 mars 1969 la commission des transports a été saisie au fond et la commission juridique pour avis sur le doc. 4/69.*

*M. Cousté a été nommé rapporteur :*

*— le 19 novembre 1968 sur les doc. 129/68 et 132/68,*

*— le 7 mars 1969 sur le doc. 203/68,*

*— le 21 mars 1969 sur le doc. 4/69.*

*La commission juridique a donné ses avis :*

*— le 23 octobre 1968 sur le doc. 129/68 et 132/68;*

*— le 21 avril 1969 sur le doc. 203/68 et le doc. 4/69.*

*Le présent rapport a été examiné par la commission des transports au cours de ses réunions des 18 juillet 1969, 1<sup>er</sup> octobre 1969 et 27 octobre 1969.*

*Lors de sa réunion du 27 octobre 1969 la commission des transports a adopté à l'unanimité le présent rapport et la proposition de résolution.*

*Étaient présents MM. Posthumus, président, Joziau-Marigné, vice-président, Cousté, rapporteur, Biaggi, Boertien, Beurdellès, De Gyse, Faller, Fellermaier, Kollweller, Noè, Offroy et Riedel.*

Sommaire

A — Proposition de résolution .....	3	Annexe I — Avis de la commission juridique sur le doc. 129/68 .....	36
B — Exposé des motifs .....	32	Annexe II — Avis de la commission juridique sur le doc. 132/68 .....	37
Chapitre I — .....	32	Annexe III — Avis de la commission juridique sur le doc. 203/68 .....	38
Chapitre II — .....	34	Annexe IV — Avis de la commission juridique sur le doc. 4/69 .....	39
Chapitre III — .....	34		
Chapitre IV — .....	35		

## A

La commission des transports soumet, sur la base de l'exposé des motifs ci-joint, au vote du Parlement européen, la proposition de résolution suivante:

### Proposition de résolution

**portant avis du Parlement européen sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil sur des directives concernant le rapprochement des législations des États membres relatives**

- 1) à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques
- 2) aux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques
- 3) au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur
- 4) à certains équipements des véhicules à moteur et de leurs remorques
- 5) à certains éléments et caractéristiques des véhicules à moteur — rétroviseur — champ de visibilité — essuie-glace — lave-glace
- 6) à la prise de courant des véhicules à moteur pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse de la remorque
- 7) à l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur
- 8) au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques
- 9) aux entrées et sorties des véhicules à moteur
- 10) aux dispositifs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques

*Le Parlement européen,*

- vu les proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil <sup>(1)</sup>,
- consulté par le Conseil conformément à l'article 100 du traité de la C.E.E. (doc. 129/68, 132/68, 203/68, 4/69),
- vu le rapport de sa commission des transports et les avis de la commission juridique (doc. 137/69),

1. Insiste sur la nécessité que le Conseil adopte ces importantes propositions de directives dans les plus brefs délais;

2. Considère que le régime « optionnel » introduit par les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil doit avoir une validité limitée en vue d'arriver, dans un délai de cinq ans, à une législation communautaire unique pour tous les pays membres;

3. Invite la Commission à faire siennes, les propositions de modification suivantes conformément à l'alinéa 2 de l'article 149 du traité de la C.E.E.;

4. Charge son président de transmettre la présente résolution et le rapport de sa commission compétente au Conseil et à la Commission des Communautés européennes.

<sup>(1)</sup> J. O. n° C 125 du 28 novembre 1968, p. 1 et s.  
J. O. n° C 123 du 26 novembre 1968, p. 19 et s.  
J. O. n° C 35 du 15 mars 1969, p. 3 et s.  
J. O. n° C 54 du 28 avril 1969, p. 5 et s.

**1. Proposition d'une directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne et notamment celles de l'article 100,

inchangé

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que, dans chaque État membre, les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises ou de personnes doivent satisfaire à certaines caractéristiques techniques fixées par dispositions impératives; que ces prescriptions diffèrent d'un État membre à un autre; que par leurs disparités elles entravent les échanges à l'intérieur de la Communauté économique européenne;

inchangé

considérant que ces obstacles à l'établissement et au fonctionnement du Marché commun peuvent être réduits, voire éliminés, si les mêmes prescriptions sont adoptées par tous les États membres soit en complément, soit en lieu et place de leur législation actuelle;

inchangé

considérant qu'un contrôle du respect des prescriptions techniques est traditionnellement effectué par les États membres avant la commercialisation des véhicules auxquels elles s'appliquent; qu'il porte sur des types de véhicules;

inchangé

considérant que les prescriptions techniques harmonisées applicables pour chacun des différents éléments ou caractéristiques du véhicule seront fixées par des directives particulières, arrêtées successivement; que pour accélérer le processus d'harmonisation il est nécessaire que les États membres acceptent le principe de la reconnaissance réciproque des législations nationales, en ce qui concerne ceux des éléments ou caractéristiques d'un type de véhicule pour lesquels les prescriptions de fabrication et les méthodes de contrôle sont considérées à un niveau équivalent;

inchangé

considérant que, sur le plan communautaire, le contrôle de ces prescriptions ainsi que la reconnaissance par chaque État membre de celui effectué par les autres États membres nécessitent la mise en œuvre d'une procédure de réception communautaire pour chaque type de véhicule;

inchangé

considérant que cette procédure permet, d'une part, à chaque État membre de constater que chaque type de véhicule a été soumis aux contrôles

inchangé

prévus dans les directives particulières et repris sur une fiche de réception; que cette procédure permet, d'autre part, aux constructeurs d'établir un certificat de conformité pour tous les véhicules conformes à un type réceptionné; que lorsqu'un véhicule est accompagné par ce certificat, il doit être considéré par tous les États membres comme conforme à leur propre législation; que chaque État membre se trouve enfin en mesure d'informer les autres États membres de la constatation faite par l'envoi d'une copie de la fiche de réception établie pour chaque type de véhicule réceptionné;

considérant qu'à titre transitoire, la réception doit pouvoir être opérée sur base des prescriptions communautaires au fur et à mesure de l'entrée en vigueur des directives particulières relatives aux différents éléments ou caractéristiques du véhicule et pour le reste sur base des prescriptions nationales;

inchangé

considérant que, sans préjudice des articles 169 et 170 du traité, il est opportun de prévoir, dans le cadre de la collaboration entre autorités compétentes des États membres, des dispositions propres à faciliter la solution de conflits de caractère technique relatifs à la conformité d'une production au type réceptionné;

inchangé

considérant qu'un véhicule, bien que conforme au type réceptionné, peut toutefois révéler des inconvénients susceptibles de compromettre la sécurité de la circulation routière, et que, de ce fait, il est opportun de prévoir une procédure appropriée pour pallier ce risque;

inchangé

considérant que le développement du progrès de la technique nécessite une adaptation rapide des prescriptions techniques reprises dans les directives particulières; qu'il convient de confier à la Commission le soin de prendre à cet effet certaines mesures d'application; que pour faciliter la mise en œuvre des mesures envisagées il convient de prévoir une procédure instaurant une coopération étroite entre les États membres et la Commission, au sein du Comité pour l'élimination des entraves techniques aux échanges des produits industriels,

inchangé

**considérant qu'il est indispensable que ce Comité consulte les représentants des activités concernées, avant l'établissement des propositions d'harmonisation, ladite consultation devant comporter, le cas échéant, les recommandations desdits représentants pour arriver à l'objectif recherché.**

**considérant qu'il est nécessaire, en vue d'arriver à une législation communautaire unique pour tous les pays membres, de limiter la validité du régime dit « optionnel » à cinq ans.**

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

## CHAPITRE I

### Définitions

#### Article 1

On entend par véhicule, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur, circulant sur route, avec ou sans carrosserie, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction excédant 25 km/h, ainsi que ses remorques.

#### Article 2

Au sens de la présente directive on entend par:

- a) *réception de portée nationale*: l'acte administratif dénommé:
  - agréation par type et aanneming, dans la législation belge,
  - allgemeine Betriebserlaubnis, dans la législation allemande,
  - réception par type, dans la législation française,
  - omologazione ou approvazione del tipo, dans la législation italienne,
  - agréation, dans la législation luxembourgeoise,
  - typegoedkeuring, dans la législation néerlandaise.
- b) *réception C.E.E.*: l'acte par lequel un État membre constate qu'un type de véhicule satisfait:
  - aux prescriptions techniques harmonisées pour ceux des éléments et caractéristiques pour lesquels existent des directives particulières et qui figurent dans la fiche de réception C.E.E. dont le modèle est repris à l'annexe II.
  - aux prescriptions techniques de source nationale lorsque celles-ci sont reconnues réciproquement par tous les États membres; sont ainsi reconnues les prescriptions relatives aux éléments et caractéristiques qui figurent avec la mention R.R. dans l'annexe II.

## CHAPITRE II

### Réception C.E.E. des véhicules

#### Article 3

Toute demande de réception C.E.E. introduite auprès d'un État membre est accompagnée d'une

fiche de renseignements, dont le modèle est repris à l'annexe I, ainsi que des documents mentionnés dans cette fiche. Pour un même type de véhicule, cette demande ne peut être introduite qu'auprès d'un seul État membre.

#### Article 4

Chaque État membre réceptionne tout type de véhicule qui satisfait aux conditions suivantes:

1. Le véhicule est conforme aux données figurant dans la fiche de renseignements;
2. Le véhicule satisfait aux contrôles prévus par le modèle de fiche de réception, cité à l'article 2, b;
3. L'État qui procède à la réception est mis à même de surveiller la conformité de la production au type réceptionné.

Pour tout type de véhicule qu'il réceptionne, il remplit toutes les rubriques de la fiche de réception.

#### Article 5

1. Les autorités compétentes de chaque État membre envoient, dans un délai d'un mois, à celles des autres États membres, copie des fiches de renseignements et de réception établies pour chaque type de véhicule qu'elles réceptionnent ou refusent de réceptionner.
2. Pour chaque véhicule construit conformément au type réceptionné, un certificat de conformité, dont le modèle figure à l'annexe III, est établi par celui qui a présenté la demande de réception.

#### Article 6

1. L'État membre ayant procédé à la réception C.E.E. doit prendre les mesures nécessaires pour être informé de l'arrêt éventuel de la production ainsi que de toute modification des indications figurant dans la fiche de renseignements.
2. Si cet État estime que cette modification n'entraîne pas une modification de la fiche de réception ou l'établissement d'une nouvelle fiche de réception, les autorités compétentes de cet État en informent le demandeur et adressent aux autorités compétentes des autres États membres, par envois regroupés et périodiques, copies des modifications apportées aux fiches de renseignements déjà diffusées.

3. Si cet État constate qu'une modification apportée à la fiche de renseignements justifie de nouvelles vérifications ou de nouveaux essais et, de ce fait, entraîne une modification de la fiche de réception ou l'établissement d'une nouvelle fiche de réception, les autorités compétentes de cet État en informent le demandeur et transmettent ces nouveaux documents dans un délai d'un mois à partir de la date de leur établissement aux autorités compétentes des autres États membres.

4. Au cas où une fiche de réception est modifiée, remplacée ou cesse d'avoir effet par suite de l'arrêt de la production du type réceptionné, les autorités compétentes de l'État membre ayant procédé à cette réception communiquent, dans un délai d'un mois, aux autorités compétentes des autres États membres les numéros de série du dernier véhicule produit en conformité avec cette fiche et, le cas échéant, les numéros de série du premier véhicule produit en conformité avec la fiche nouvelle ou modifiée.

#### Article 7

1. Aucun État membre ne peut refuser l'immatriculation ou interdire la vente, la mise en circulation ou l'usage de tout véhicule qui est accompagné du certificat de conformité, pour des raisons ayant trait à la construction ou au fonctionnement de ce véhicule.

2. Toutefois, ce certificat ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre prenne de telles mesures pour les véhicules qui compromettent la sécurité de la circulation routière et qui ne sont pas conformes au type réceptionné.

#### Article 8

1. Si l'État membre qui a procédé à la réception C.E.E. constate que plusieurs véhicules, accompagnés d'un certificat de conformité à un même type ne sont pas conformes au type qu'il a réceptionné, il prend les mesures nécessaires pour rétablir la conformité de la fabrication au type réceptionné. Les autorités compétentes de cet État avisent celles des autres États membres des mesures prises qui peuvent s'étendre, le cas échéant, jusqu'au retrait de la réception C.E.E.

Elles prennent les mêmes dispositions si elles sont informées par les autorités compétentes d'un autre État membre d'un tel défaut de conformité.

2. Les autorités compétentes des États membres s'informent mutuellement, dans le délai d'un mois,



de retrait d'une réception C.E.E. accordée, ainsi que des motifs de cette mesure.

3. Si l'État membre qui a procédé à la réception C.E.E. conteste le défaut de conformité dont il a été informé, la Commission est saisie et convoque les experts désignés par chaque État membre. Autant que de besoin, elle recommande aux États membres intéressés les mesures de nature à régler la contestation; elle peut préalablement charger un ou plusieurs États membres de procéder à une expertise.

#### Article 9

1. Si un État membre estime que des véhicules appartenant à un même type, bien qu'accompagnés du certificat de conformité régulièrement délivré, compromettent la sécurité de la circulation routière, il peut, pour une période maximale de six mois, en interdire sur son territoire la vente, l'immatriculation, la mise en circulation ou l'usage. Il en informe immédiatement les autres États membres et la Commission en précisant les motifs de sa décision.

2. Sous réserve de l'application des articles 11 et 12, la Commission peut proposer au Conseil, qui statue sans délai, les modifications à la présente directive ou aux directives particulières nécessaires pour résoudre les difficultés qui sont à l'origine de l'interdiction provisoire.

### CHAPITRE III

#### Dispositions transitoires

#### Article 10

1. Dès l'entrée en vigueur de la présente directive et au fur et à mesure que les directives particulières nécessaires pour procéder à la réception C.E.E. entrent en application:

- les prescriptions techniques harmonisées sont substituées aux prescriptions nationales correspondantes comme fondement d'une réception de portée nationale si celui qui demande cette réception le requiert;
- à la demande d'un constructeur et sur présentation de la fiche de renseignements prévue à l'article 3, l'État membre remplit celles des rubriques de la fiche de réception prévue à l'article 2, b, qui se rapportent aux contrôles effectués sur base des prescriptions techniques harmonisées ou qui se rapportent aux prescrip-

tions nationales au cas où la reconnaissance réciproque des législations est admise. Une copie de cette fiche est délivrée au demandeur. Les autres États membres, auxquels est demandée une réception de portée nationale pour le même type de véhicule, acceptent ce document attestant ces contrôles ainsi effectués.

2. Les dispositions du paragraphe précédent sont abrogées dès que toutes les prescriptions nécessaires pour procéder à la réception C.E.E. sont applicables.

#### CHAPITRE IV

#### Dispositions générales et finales

##### Article 11

La Commission, selon la procédure prévue à l'article 12, procède, compte tenu des exigences de la sécurité, à l'adaptation au progrès technique des annexes aux directives particulières visées à l'article 2, b, sous réserve de dispositions contraires reprises dans ces dernières.

##### Article 12

1. Dans le cas où il est fait référence à la procédure définie au présent article, le « Comité pour l'élimination des entraves techniques aux échanges des produits industriels », ci-après dénommé le « Comité », est saisi par son président soit à l'initiative de celui-ci, soit à la demande d'un État membre.

2. Au sein du Comité, les voix des États membres sont affectées de la pondération prévue à l'article 148, paragraphe 2, du traité. Le président ne prend pas part au vote.

3. Le représentant de la Commission soumet un projet des mesures à prendre. Le Comité émet son avis sur ces mesures dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence des questions soumises à examen. Il se prononce à la majorité de 12 voix.

4. *La Commission arrête les mesures et les met immédiatement en application, lorsqu'elles sont conformes à l'avis du Comité. Si elles ne sont pas conformes à l'avis du Comité ou en l'absence d'avis, la Commission soumet aussitôt au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre.*

##### Article 12

1 inchangé

2. inchangé

3. Le représentant de la Commission soumet un projet des mesures à prendre. Le Comité émet son avis sur ces mesures dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence des questions soumises à examen, **compte tenu, entre autres, de leur aspect social.** Il se prononce à la majorité de 12 voix.

4. **La Commission des Communautés européennes arrête les mesures qui sont immédiatement applicables. Si elles ne sont pas conformes à l'avis émis par ce Comité, ces mesures sont aussitôt communiquées par la Commission au Conseil. Dans ce cas, la Commission peut différer d'un mois l'application des**

mesures décidées par elle. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

Lorsqu'une directive a été votée par le Parlement, les modifications qui dépasseraient le caractère de mesures d'application devraient être soumises par la Commission au Parlement avant d'être transmises au Conseil.

Si, à l'expiration d'un délai de 3 mois, le Conseil statuant à la majorité qualifiée, n'a pas arrêté de mesures, la Commission arrête les mesures proposées et les met immédiatement en application.

Si, à l'expiration d'un délai de 3 mois, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, n'a pas arrêté de mesures, la Commission arrête les mesures proposées et les met immédiatement en application.

#### Article 13

Tout acte individuel, pris en application de la présente directive, portant refus ou retrait de réception, refus d'immatriculation ou interdiction de vente ou d'usage, est motivé de façon précise. Il est notifié à l'intéressé avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans les États membres et du délai dans lequel ces recours peuvent être présentés.

#### Article 14

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de dix-huit mois à compter de sa notification et en informent immédiatement la Commission.

2. Dès la notification de la présente directive, les États membres veillent en outre à informer la Commission, en temps utile pour présenter ses observations, de tout projet ultérieur de dispositions essentielles d'ordre législatif, réglementaire et administratif, qu'ils envisagent d'adopter dans le domaine régi par la présente directive.

#### Article 14 bis

Dans un délai de cinq ans à compter de la publication au Journal officiel des Communautés européennes de la présente directive, la Commission soumet au Conseil une nouvelle proposition concernant l'adoption d'un régime communautaire unique pour tous les États membres.

#### Article 15

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Annexe I  
Annexe II  
Annexe III  
inchangé

Le texte des annexes est publié au *J.O.* n° C 125 du 28 novembre 1968 p. 5 et s.

**2. Proposition d'une directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne et notamment celles de l'article 100,

vu la directive du Conseil du ... concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que les prescriptions techniques, auxquelles doivent satisfaire les véhicules à moteur en vertu des législations nationales, concernant entre autres les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques;

considérant que ces prescriptions diffèrent d'un État membre à l'autre; qu'il en résulte la nécessité de procéder à leur harmonisation en vue notamment de permettre la mise en œuvre, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception communautaire qui a fait l'objet de la directive en date du ...

considérant que, par la procédure d'homologation, chaque État membre a le moyen de constater qu'un type de dispositif d'éclairage et de signalisation lumineuse est conforme à des prescriptions communes de construction et se trouve en mesure d'informer les autres États membres de la constatation faite, ce qui rend inutile un contrôle technique lors de l'importation.

considérant que, pour cette procédure d'homologation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, il a été jugé opportun, afin d'éviter la multiplication des marques d'homologation et, partant, le risque de confusion, de se référer à celle instaurée par la Commission économique pour l'Europe, de Genève,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### Article 1

On entend par véhicule, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur circulant sur route, avec ou sans carrosserie, ayant au moins 4 roues et une vitesse maximale par construction excédant 25 km/h, ainsi que ses remorques.

#### Article 2

Les États membres ne peuvent refuser ou interdire la vente, l'immatriculation, la mise en circulation ou l'usage des véhicules pour des motifs concernant leur équipement en dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, si ces derniers répondent aux prescriptions fixées à l'annexe de la présente directive.

#### Article 3

Les États membres ne peuvent refuser la réception C.E.E. d'un véhicule pour des motifs concernant son équipement en dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, si:

- a) Les dispositifs obligatoires énumérés à l'annexe de la présente directive portent les marques d'homologation délivrées en application des règlements n° 1, 2, 3, 4 et 7 annexés à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies fait à Genève le 20 mars 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur dont la liste figure à l'annexe de la présente directive;
- b) Les dispositifs obligatoires et facultatifs sont montés conformément aux prescriptions fixées à l'annexe de la présente directive.

#### Article 4

Les États membres ne peuvent interdire la vente des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse pour des motifs concernant leur construction ou leur fonctionnement, si ces derniers portent les marques d'homologation délivrées en application des règlements n° 1, 2, 3, 4 et 7 annexés à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies fait à Genève le 20 mars 1958 concernant l'adoption des conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces des véhicules à moteur.

Article 5

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de dix-huit mois à compter de sa notification et en informent immédiatement la Commission.

2. Dès la notification de la présente directive, les États membres veillent en outre à informer la Commission, en temps utile pour présenter ses observations, de tout projet ultérieur de dispositions essentielles d'ordre législatif, réglementaire ou administratif, qu'ils envisagent d'adopter dans le domaine régi par la présente directive.

Article 6

Les États membres *ne peuvent abroger* le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive *qu'après* trois ans à compter de la publication de celle-ci au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 6

Les États membres **abrogent** le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive **au plus tard** après 3 ans à compter de la publication de celle-ci au Journal officiel des Communautés européennes.

Article 7

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Annexe

inchangé

Le texte de l'annexe est publié au *J.O.* n° C 125 du 28 novembre 1968, p. 15.

**3. Proposition d'une directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne et notamment celles de l'article 100,

vu la directive du Conseil du ... concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et leurs remorques,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que les prescriptions techniques, auxquelles doivent satisfaire les véhicules à moteur en vertu des législations nationales, concernant entre autres, le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement;

considérant que ces prescriptions diffèrent d'un État membre à un autre; qu'il en résulte la nécessité de procéder à leur harmonisation en vue notamment de permettre la mise en œuvre, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception communautaire qui a fait l'objet de la directive en date du ...,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### Article 1

On entend par véhicule, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur circulant sur route, avec ou sans carrosserie, ayant au moins 4 roues et une vitesse maximale par construction excédant 25 km/h.

#### Article 2

Les États membres ne peuvent refuser ou interdire la vente, l'immatriculation, la mise en circulation ou l'usage des véhicules pour des motifs concernant le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement si ceux-ci répondent aux prescriptions fixées à l'annexe de la présente directive.

#### Article 3

Les États membres ne peuvent refuser la réception C.E.E. d'un véhicule pour des motifs concernant le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement si ceux-ci répondent aux prescriptions fixées à l'annexe de la présente directive.

#### Article 4

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de dix-huit mois à compter de sa notification et en informent immédiatement la Commission.

2. Dès la notification de la présente directive, les États membres veillent en outre à informer la Commission, en temps utile pour présenter ses observations, de tout projet ultérieur de dispositions essentielles d'ordre législatif, réglementaire ou administratif, qu'ils envisagent d'adopter dans le domaine régi par la présente directive.

Article 5

Les États membres *ne peuvent abroger* le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive *qu'après* trois ans à compter de la publication de celle-ci au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 5

Les États membres **abrogent** le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive **au plus tard** après 3 ans à compter de la publication de celle-ci au Journal officiel des Communautés européennes.

Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Annexe I  
inchangé

Le texte de l'annexe I est publié au *J.O.* n° C 125 du 28 novembre 1968, p. 21 et s.

**4. Proposition d'une directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains équipements des véhicules à moteur et de leurs remorques**

**(Réservoirs de carburant et dispositifs de protection arrière)**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment celles de l'article 100.

vu la directive du Conseil du ... concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que les prescriptions techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules à moteur en vertu des législations nationales, concernent entre autres les réservoirs de carburant et les dispositifs de protection arrière;

considérant que ces prescriptions diffèrent d'un État membre à l'autre; qu'il en résulte la nécessité de procéder à leur harmonisation, en vue notamment de permettre la mise en œuvre, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception communautaire ayant fait l'objet de la directive en date du ...,



A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### Article 1

On entend par véhicule au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur circulant sur route, avec ou sans carrosserie, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction excédent 25 km/h, ainsi que ses remorques.

#### Article 2

Les États membres ne peuvent refuser ou interdire la vente, l'immatriculation, la mise en circulation ou l'usage des véhicules pour des motifs concernant les réservoirs de carburant et les dispositifs de protection arrière si ceux-ci répondent aux prescriptions fixées à l'annexe de la présente directive.

#### Article 3

Les États membres ne peuvent refuser la réception C.E.E. d'un véhicule pour des motifs concernant les réservoirs de carburant et les dispositifs de protection arrière, si ceux-ci répondent aux prescriptions fixées à l'annexe de la présente directive.

#### Article 4

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de dix-huit mois à compter de sa notification et en informent immédiatement la Commission.

2. Dès la notification de la présente directive, les États membres veillent en outre à informer la Commission, en temps utile pour présenter ses observations, de tout projet ultérieur de dispositions essentielles d'ordre législatif, réglementaire ou administratif, qu'ils envisagent d'adopter dans le domaine régi par la présente directive.

#### Article 5

Les États membres *ne peuvent abroger* le régime existant pour laisser en vigueur les dispositions seules conformes à la présente directive *qu'après* trois ans à compter de la publication de celle-ci au *Journal officiel des Communautés européennes*.

#### Article 5

Les États membres **abrogent** le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive **au plus tard** après 3 ans à compter de la publication de celle-ci au Journal officiel des Communautés européennes.

#### Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Annexe  
inchangé

Le texte de l'annexe est publié au *J.O.* n° C 125 du 28. novembre 1968, p 25 et p. 26.

**5. Proposition d'une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains éléments et caractéristiques des véhicules à moteur (rétroviseurs, champ de visibilité, essuie-glace, lave-glace)**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment celles de l'article 100,

vu la directive du Conseil du ..... concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que les prescriptions techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules à moteur en vertu des législations nationales, concernant entre autres les rétroviseurs, le champ de visibilité, l'essuie-glace et le lave-glace;

considérant que ces prescriptions diffèrent d'un État membre à un autre; qu'il en résulte la nécessité de procéder à leur harmonisation en vue, notamment, de permettre la mise en œuvre, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception communautaire qui a fait l'objet de la directive en date du .....,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article 1

On entend par véhicule, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur circulant sur route, avec carrosserie, ayant au moins 4 roues et une vitesse maximale par construction excédant 25 km/h.

Article 2

Les États membres ne peuvent refuser ou interdire la vente, l'immatriculation, la mise en circulation ou l'usage des véhicules pour des motifs concernant les rétroviseurs, le champ de visibilité, l'essuie-glace et le lave-glace, si ceux-ci répondent aux prescriptions fixées à l'annexe de la présente directive.

### Article 3

Les États membres ne peuvent refuser la réception C.E.E. d'un véhicule pour des motifs concernant les rétroviseurs, le champ de visibilité, l'essuie-glace et le lave-glace si ceux-ci répondent aux prescriptions fixées à l'annexe de la présente directive.

### Article 4

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de dix-huit mois à compter de sa notification et en informent immédiatement la Commission.

2. Dès la notification de la présente directive les États membres veillent, en outre, à informer la Commission en temps utile pour présenter ses observations de tout projet ultérieur de dispositions essentielles d'ordre législatif, réglementaire ou administratif qu'ils envisagent d'adopter dans le domaine régi par la présente directive.

### Article 5

Les États membres *ne peuvent abroger* le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive qu'après trois ans à compter de la publication de celle-ci au *Journal officiel des Communautés européennes*.

### Article 5

Les États membres **abrogent** le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive **au plus tard** après 3 ans à compter de la publication de celle-ci au *Journal officiel des Communautés européennes*.

### Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Annexe  
inchangé

Le texte de l'annexe est publié au *J.O.* n° C 123 du 26 novembre 1968, p. 20 et s.

**6. Proposition d'une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la prise de courant des véhicules à moteur pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse de la remorque**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment celles de l'article 100,

vu la directive du Conseil du ..... concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que les prescriptions techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules à moteur affectés au transport de marchandises en vertu des législations nationales, concernant, entre autres, la prise de courant pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse de la remorque;

considérant que ces prescriptions diffèrent d'un État membre à l'autre; qu'il en résulte la nécessité de procéder à leur harmonisation en vue, notamment, de permettre la mise en œuvre, pour chaque type de ces véhicules, de la procédure de réception communautaire qui a fait l'objet de la directive en date du .....,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### Article 1

On entend par véhicule, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur affecté au transport de marchandises avec un poids excédant 1 tonne, circulant sur route, avec ou sans carrosserie, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction excédant 25 km/h, ainsi que sa remorque.

#### Article 2

Les États membres ne peuvent refuser ou interdire la vente, l'immatriculation, la mise en circulation ou l'usage des véhicules pour des motifs concernant la prise de courant pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse de la remorque, si celle-ci répond aux prescriptions fixées à l'annexe de la présente directive.

#### Article 3

Les États membres ne peuvent refuser la réception C.E.E. d'un véhicule pour des motifs concernant la prise de courant pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse de la remorque si celle-ci répond aux prescriptions fixées à l'annexe de la présente directive.

#### Article 4

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la pré-

sente directive dans un délai de dix-huit mois à compter de sa notification et en informant immédiatement la Commission.

2. Dès la notification de la présente directive, les États membres veillent en outre à informer la Commission, en temps utile pour présenter ses observations, de tout projet ultérieur de dispositions essentielles d'ordre législatif, réglementaire ou administratif, qu'ils envisagent d'adopter dans le domaine régi par la présente directive.

#### Article 5

Les États membres *ne peuvent abroger* le régime existant pour laisser en vigueur les dispositions seules conformes à la présente directive *qu'après* trois ans à compter de la publication de celle-ci au *Journal officiel des Communautés européennes*.

#### Article 5

Les États membres **abrogent** le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive **au plus tard** après 3 ans à compter de la publication de celle-ci au Journal officiel des Communautés européennes.

#### Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Annexe  
inchangé

Le texte de l'annexe est publié au *J.O.* n° C 123 du 26 novembre 1968, p. 29 et s.

#### 7. Proposition d'une directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment celles de l'article 100,

vu la directive du Conseil du .....  
concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que les prescriptions techniques, auxquelles doivent satisfaire les véhicules à moteur en vertu des législations nationales, concernent entre autres les avertisseurs acoustiques;

considérant que ces prescriptions diffèrent d'un État membre à un autre; qu'il en résulte la nécessité de procéder à leur harmonisation en vue, notamment, de permettre la mise en œuvre, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception communautaire qui a fait l'objet de la directive en date du .....;

considérant qu'une réglementation portant sur les avertisseurs acoustiques comporte non seulement des prescriptions concernant le montage sur les véhicules, mais également la construction de ces dispositifs;

considérant que, par une procédure d'homologation harmonisée portant sur chaque type d'avertisseur acoustique, chaque État membre est à même de constater le respect des prescriptions communes de construction et d'essais et d'informer les autres États membres de la constatation faite par l'envoi d'une copie de la fiche d'homologation établie pour chaque type d'avertisseur acoustique; que l'apposition d'une marque d'homologation C.E.E. sur tous les dispositifs fabriqués en conformité avec le type homologué rend inutile un contrôle technique de ces dispositifs dans les autres États membres,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### Article 1

On entend par véhicule, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur, circulant sur route, avec ou sans carrosserie, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction excédant 25 km/heure.

#### Article 2

Les États membres ne peuvent refuser ou interdire la vente, l'immatriculation, la mise en circulation ou l'usage des véhicules pour des motifs concernant l'avertisseur acoustique si celui-ci répond aux prescriptions fixées à l'annexe I de la présente directive.

#### Article 3

Les États membres ne peuvent refuser la réception C.E.E. d'un véhicule pour des motifs concernant l'avertisseur acoustique si celui-ci porte la marque d'homologation C.E.E. et s'il est monté conformément aux prescriptions fixées à l'annexe I chapitre II de la présente directive.

#### Article 4

Chaque État membre donne sur demande l'homologation C.E.E. à tout type d'avertisseur acoustique qui satisfait aux conditions suivantes:

- a) L'avertisseur acoustique est conforme aux prescriptions de construction et d'essais prévues à l'annexe I, chapitre I, de la présente directive;
- b) L'État membre est mis à même de surveiller la conformité de la fabrication au type homologué.

#### Article 5

Les États membres attribuent au demandeur une marque d'homologation C.E.E., conforme au modèle établi à l'annexe I, chapitre I, de la présente directive, pour chaque type d'avertisseur acoustique qu'ils homologuent en vertu de l'article précédent.

Les États membres prennent toutes dispositions utiles pour empêcher l'utilisation de marques qui puissent créer des confusions entre les avertisseurs acoustiques dont le type a été homologué en vertu de l'article 4 et d'autres dispositifs.

#### Article 6

Les États membres ne peuvent interdire la vente des avertisseurs acoustiques pour des motifs concernant leur construction ou leur fonctionnement, si ceux-ci portent la marque d'homologation C.E.E.

#### Article 7

Les autorités compétentes de chaque État membre envoient, dans un délai d'un mois, à celles des autres États membres, copie de la fiche d'homologation ou de refus d'homologation établie pour chaque type d'avertisseur acoustique qu'elles homologuent ou refusent l'homologuer.

#### Article 8

1. Si l'État membre qui a procédé à l'homologation C.E.E. constate que plusieurs avertisseurs acoustiques portant la même marque ne sont pas conformes au type qu'il a homologué, il prend des mesures nécessaires pour établir la conformité de la fabrication au type homologué. Les autorités compétentes de cet État avisent celles des autres États membres des mesures prises qui peuvent s'étendre, le cas échéant, jusqu'au retrait de l'homologation C.E.E.

Elles prennent les mêmes dispositions si elles sont informées par les autorités compétentes d'un autre État membre d'un tel défaut de conformité.

2. Les autorités compétentes des États membres s'informent mutuellement dans le délai d'un mois du retrait d'une homologation C.E.E. accordée ainsi que des motifs de cette mesure.

3. Si l'État membre qui a procédé à l'homologation C.E.E. conteste le défaut de conformité dont il a été informé, la Commission est saisie et convoque les experts désignés par chaque État membre. Autant que de besoin, elle recommande aux États membres intéressés les mesures de nature à régler la contestation; elle peut préalablement charger un ou plusieurs États membres de procéder à une expertise.

#### Article 9

Tout acte individuel pris en application de la présente directive et portant refus ou retrait d'homologation C.E.E., interdiction de vente ou d'usage, est motivé de façon précise. Il est notifié à l'intéressé avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans les États membres et du délai dans lequel ces recours peuvent être présentés.

#### Article 10

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de dix-huit mois à compter de sa notification et en informent immédiatement la Commission.

2. Dès la notification de la présente directive, les États membres veillent, en outre, à informer la Commission, en temps utile pour présenter ses observations, de tout projet ultérieur de dispositions essentielles d'ordre législatif, réglementaire ou administratif, qu'ils envisagent d'adopter dans le domaine régi par la présente directive.

#### Article 11

Les États membres *ne peuvent abroger* le régime existant pour laisser en vigueur les dispositions seules conformes à la présente directive, *qu'après* trois ans à compter de la publication de celle-ci au *Journal officiel des Communautés européennes*.

#### Article 11

Les États membres **abrogent** le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive **au plus tard** après 3 ans à compter de la publication de celle-ci au *Journal officiel des Communautés européennes*.

#### Article 12

Les États membres sont destinataires de la présente directive.



Annexe I

Annexe II

inchangé

Le texte des annexes est publié au *J.O.* n° C 123 du 26 novembre 1968, p. 34 et s.

**8. Proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment celles de l'article 100,

vu la directive du Conseil du .....  
concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques <sup>(1)</sup>,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que les prescriptions techniques, auxquelles doivent satisfaire les véhicules à moteur en vertu des législations nationales, concernent entre autres le freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques;

considérant que ces prescriptions diffèrent d'un État membre à l'autre; qu'il en résulte la nécessité de procéder à leur harmonisation en vue, notamment, de permettre la mise en œuvre, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception communautaire qui a fait l'objet de la directive;

considérant que les prescriptions harmonisées doivent assurer la sécurité de la circulation routière sur toute l'étendue de la Communauté;

considérant que, pour ce même motif, chaque État membre doit pouvoir interdire, dans les régions montagneuses qu'il détermine, la circulation des véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> qui n'ont pas satisfait à un essai particulier,

<sup>(1)</sup> COM (68) 529 final du 11 juillet 1968, *J.O.* n° C 125 du 23 novembre 1968, p. 1.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

### Article 1

1. On entend par véhicule, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur, circulant sur route, avec ou sans carrosserie, ayant au moins 4 roues et une vitesse maximale par construction excédant 25 km/h ainsi que ses remorques et qui entre dans une des catégories internationales suivantes:

a) *Catégorie M*: Véhicules à moteur affectés au transport de personnes et ayant soit au moins quatre roues, soit trois roues et un poids maximal excédant 1 tonne:

— catégorie  $M_1$ : Véhicules affectés au transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum;

— catégorie  $M_2$ : Véhicules affectés au transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal qui n'excède pas 5 tonnes,

— catégorie  $M_3$ : Véhicules affectés au transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal excédant 5 tonnes;

b) *Catégorie N*: Véhicules à moteur affectés au transport de marchandises et ayant soit au moins quatre roues, soit trois roues et un poids maximal excédant 1 tonne:

— catégorie  $N_1$ : Véhicules affectés au transport de marchandises ayant un poids maximal qui n'excède pas 3,6 tonnes,

— catégorie  $N_2$ : Véhicules affectés au transport de marchandises, ayant un poids maximal excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 12 tonnes,

— catégorie  $N_3$ : Véhicules affectés au transport de marchandises ayant un poids maximal excédant 12 tonnes;

c) *Catégorie O*: Remorques (y compris les semi-remorques):

— catégorie  $O_1$ : Remorques dont le poids maximal n'excède pas 0,75 tonne,

— catégorie  $O_2$ : Remorques ayant un poids maximal excédant 0,75 tonne mais n'excédant pas 3,5 tonnes,

— catégorie  $O_3$ : Remorques ayant un poids maximal excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 10 tonnes,

— catégorie  $O_4$ : Remorques ayant un poids maximal excédant 10 tonnes.

2. En ce qui concerne la catégorie M, les véhicules articulés composés de deux éléments indissociables

mais articulés sont considérés comme ne constituant qu'un seul véhicule.

3. En ce qui concerne les catégories M et N, dans le cas d'un tracteur destiné à être attelé d'une semi-remorque, le poids maximal dont il doit être tenu compte pour la classification du véhicule est le poids en ordre de marche du tracteur augmenté du poids maximal reporté sur le tracteur par la semi-remorque et, le cas échéant, du poids maximal du chargement propre du tracteur.

4. En ce qui concerne la catégorie N, sont assimilés aux marchandises les appareillages et installations que l'on trouve sur certains véhicules spéciaux non destinés au transport de personnes (véhicules grues, véhicules ateliers, véhicules publicitaires, etc.).

5. En ce qui concerne la catégorie O, dans le cas d'une semi-remorque, le poids maximal dont il doit être tenu compte pour la classification du véhicule est le poids transmis au sol par l'essieu ou les essieux de la semi-remorque attelée au tracteur et chargée à sa charge maximale.

## Article 2

Les États membres ne peuvent refuser la réception C.E.E. ni la réception de portée nationale d'un véhicule pour des motifs concernant leurs dispositifs de freinage si ces derniers répondent aux prescriptions fixées aux annexes I, II, III, IV et V.

## Article 3

Lorsqu'une modification apportée à la fiche de renseignements en vertu de l'article 6 de la directive du Conseil du . . . . ., porte sur un des éléments ou caractéristiques qui entrent dans la définition du type de véhicule en ce qui concerne le système de freinage figurant à l'annexe I, point 1.1, l'État membre ayant procédé à la réception C.E.E., apprécie si un nouvel essai de freinage doit être effectué et un nouveau procès-verbal établi.

Au cas où l'essai n'est pas concluant, la réception est refusée.

## Article 4

1. Pour des motifs de sécurité routière, chaque État membre peut interdire dans les régions montagneuses qu'il détermine, la circulation de tout véhicule appartenant aux catégories  $M_2$  et  $M_3$  qui n'ont pas satisfait à l'essai du type II *bis* prévu à l'annexe II, point 1.5.

2. L'État membre qui fait usage de cette faculté, en informe les autres États membres en précisant les régions dans lesquelles l'interdiction est applicable.

3. Lors de la réception C.E.E., un type de véhicule appartenant aux catégories  $M_2$  et  $M_3$  est soumis à l'essai du type II *bis* au lieu de l'essai du type II sur demande du constructeur. L'attestation que le véhicule a satisfait à cet essai est annexée au certificat de conformité.

#### Article 5

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de dix-huit mois à compter de sa ratification et en informent immédiatement la Commission.

2. Dès la ratification de la présente directive, les États membres veillent, en outre, à informer la Commission en temps utile pour présenter ses observations de tout projet ultérieur de dispositions essentielles d'ordre législatif, réglementaire ou administratif, qu'ils envisagent d'adopter dans le domaine régi par la présente directive.

#### Article 6

Les États membres *ne peuvent abroger* le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive qu'après trois ans à compter de la publication de celle-ci au *Journal officiel des Communautés européennes*.

#### Article 6

Les États membres **abrogent** le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive au plus tard après 3 ans à compter de la publication de celle-ci au *Journal officiel des Communautés européennes*.

#### Article 7

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Annexe I

Annexe II

Annexe III

Annexe IV

Annexe V

inchangé

Le texte des annexes est publié au *J.O.* n° C 35 du 15 mars 1969, p. 5 et s.

9. Proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux entrées et sorties (portes, marchepieds, etc.) des véhicules à moteurs

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment celles de l'article 100,

vu la directive du Conseil du .....  
concernant le rapprochement des législations des  
États membres relatives à la réception des véhi-  
cules à moteur et de leurs remorques <sup>(1)</sup>,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que les prescriptions techniques,  
auxquelles doivent satisfaire les véhicules à moteur  
en vertu des législations nationales, concernent,  
entre autres, les entrées et sorties des véhicules à  
moteur;

considérant que ces prescriptions diffèrent d'un  
État membre à l'autre; qu'il en résulte la nécessité  
de procéder à leur harmonisation en vue, no-  
tamment, de permettre la mise en œuvre, pour  
chaque type de véhicule, de la procédure de ré-  
ception communautaire qui a fait l'objet de la  
directive du .....

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### Article 1

On entend par véhicule, au sens de la présente  
directive, tout véhicule à moteur, circulant sur  
route, avec ou sans carrosserie, ayant au moins  
quatre roues et une vitesse maximale par con-  
struction excédant 25 km/heure.

#### Article 2

Les États membres ne peuvent refuser la  
réception C.E.E. ni la réception de portée nationale  
d'un véhicule pour des motifs concernant leurs  
entrées et sorties si ces dernières répondent aux  
prescriptions fixées à l'annexe.

#### Article 3

1. Les États membres mettent en vigueur les  
dispositions nécessaires pour se conformer à la  
présente directive dans un délai de dix-huit mois  
à compter de sa notification et en informent im-  
médiatement la Commission.

2. Dès la notification de la présente directive,  
les États membres veillent, en outre, à informer la  
Commission en temps utile pour présenter ses  
observations de tout projet ultérieur de dispositions  
essentielles d'ordre législatif, réglementaire ou  
administratif, qu'ils envisagent d'adopter dans le  
domaine régi par la présente directive.

(1) COM (68) 529 final du 11 juillet 1968, J.O. n° C 125 du  
23 novembre 1968, p. 1.

Article 4

Les États membres *ne peuvent abroger* le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive *qu'après* trois ans à compter de la publication de celle-ci au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 5

Les États membres **abrogent** le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive **au plus tard** après 3 ans à compter de la publication de celle-ci au Journal officiel des Communautés européennes.

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Annexe  
inchangée

Le texte de l'annexe est publié au *J.O.* n° C 35 du 15 mars 1969, p. 19

10. Proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne et, notamment, celles de l'article 100,

vu la directive du Conseil du . . . . . concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques <sup>(1)</sup>,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que les prescriptions techniques, auxquelles doivent satisfaire les véhicules à moteur en vertu des législations nationales, concernant, entre autres, les dispositifs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques;

considérant que ces prescriptions diffèrent d'un État membres à l'autre; qu'il en résulte la nécessité de procéder à leur harmonisation en vue, notamment, de permettre la mise en œuvre, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception communautaire qui a fait l'objet de la directive du . . . . .

(<sup>1</sup>) COM (68) 529 final du 11 juillet 1968, *J.O.* n° C 125 du 28 novembre 1968, p. 1.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### Article 1

On entend par véhicule, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur, circulant sur route, avec ou sans carrosserie, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction excédant 25 km/h, ainsi que leurs remorques.

#### Article 2

Les États membres ne peuvent refuser la réception C.E.E. ni la réception de portée nationale d'un véhicule pour des motifs concernant leurs dispositifs de direction si ces derniers répondent aux prescriptions fixées à l'annexe.

#### Article 3

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de dix-huit mois à compter de sa notification et en informent immédiatement la Commission.

2. Dès la notification de la présente directive, les États membres veillent en outre à informer la Commission en temps utile pour présenter ses observations de tout projet ultérieur de dispositions essentielles d'ordre législatif, réglementaire ou administratif qu'ils envisagent d'adopter dans le domaine régi par la présente directive.

#### Article 4

Les États membres *ne peuvent abroger* le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive *qu'*après trois ans à compter de la publication de celle-ci au *Journal officiel des Communautés européennes*.

#### Article 4

Les États membres **abrogent** le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive **au plus tard** après 3 ans à compter de la publication de celle-ci au Journal officiel des Communautés européennes.

#### Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Annexe

inchangée

Le texte de l'annexe est publié au *J.O.* n° C 54 du 28 avril 1969, p. 5.

## B

### EXPOSÉ DES MOTIFS

#### CHAPITRE I

**Observations sur les propositions de directives concernant le rapprochement des législations des États membres relatives:**

- 1) à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques
- 2) aux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques
- 4) au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur

(doc. 129/68)

1. Les travaux engagés par la Commission dans le secteur des véhicules à moteur ont leur fondement dans les dispositions de l'article 100 du traité.

L'examen comparé des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres dans ce secteur a permis de constater certaines divergences qui, étant à l'origine d'entraves aux échanges, justifient l'action de la Commission en matière d'harmonisation.

2. Suivant le schéma déjà en vigueur dans les États membres, selon lequel les véhicules à moteur sont soumis à deux procédures de contrôle, l'une dite d'homologation de certains dispositifs destinés à être montés sur les véhicules, l'autre dite de réception obligatoire par type, la Commission propose de mettre en œuvre une procédure de réception C.E.E. par type de véhicule et une procédure d'homologation C.E.E. pour certains dispositifs qui ne bénéficient pas de prescriptions techniques harmonisées sur le plan international (notamment des règlements adoptés par la Commission économique pour l'Europe de Genève).

3. La mise en œuvre d'une solution de réception de portée communautaire suppose l'élaboration d'une directive générale ayant pour objet de définir la procédure de réception elle-même ainsi que l'élaboration d'un certain nombre de directives particulières ayant pour objet d'arrêter les prescriptions techniques dont le contrôle s'inscrit dans ladite réception qui lui donne la réalisation pratique.

4. Les conséquences de cette directive sont d'ordre juridique et administratif — simplification

de la procédure et instauration d'un critère de reconnaissance réciproque des réceptions — ainsi que d'ordre économique pour la réduction des coûts et des prix qui en dérivent pour la stabilité des investissements et des prévisions économiques de toutes les entreprises du secteur.

5. Dans la proposition de directive relative aux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, la Commission se réfère à des règlements élaborés à Genève par la Commission économique pour l'Europe dans le sens que ne sont pris en considération, dans le cadre de la réception C.E.E., que les dispositifs revêtus de la marque d'homologation apposée en application de ces règlements. Si pour les prescriptions de fabrication la proposition de directive fait référence aux règlements de Genève, pour les prescriptions de montage elle prévoit des prescriptions faisant l'objet de l'annexe et dont le respect conditionne également la réception C.E.E. du véhicule en ce qui concerne son équipement au dispositif d'éclairage et de signalisation lumineuse.

La référence à des solutions internationales (règlements de l'ECE de Genève) ne peut que présenter un avantage supplémentaire du fait que ces solutions, intéressant un très grand nombre d'États, favorisent une très grande circulation de biens.

6. Pour ce qui concerne les propositions de directives relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement et à certains équipements (réservoirs de carburant et dispositifs de protection arrière), la Commission a élaboré elle-même les solutions techniques, car la Commission économique pour l'Europe de Genève n'a pas encore abouti à des règlements en la matière alors que ces parties de l'équipement sont prises en considération dans la procédure de réception par type de véhicule. Cette solution n'interdit pas le recours à des dispositions internationales dès que celles-ci seront élaborées.

La mise en œuvre d'une politique commune des transports dans le cadre communautaire postule entre autres l'exigence d'une solution commune sur le plan de la construction des véhicules à moteur comme celle invoquée par les directives sous examen.



7. Il y a lieu de souligner, dans ce domaine, que, sur le modèle de fiche prévu dans la proposition de directive relative à la réception des véhicules figure les poids et les dimensions des véhicules et que, à cet égard, ladite fiche fait référence à des dispositions communautaires.

Il découle de cette situation, qu'il est extrêmement urgent que le problème des poids et dimensions des véhicules routiers et certaines conditions techniques complémentaires, pour lequel la Commission a déjà transmis une proposition au Conseil de ministres en date du 21 mai 1964 (doc. VII/COM (64) 174 final) fasse l'objet d'une décision du Conseil dans des délais rapprochés.

8. En effet, si au cours des sessions du Conseil de 1964 et 1965 les États membres ont marqué leur accord de principe sur tous les points de la proposition de la Commission, ils n'ont pu s'accorder sur les limites des poids sur les essieux simple et double ainsi que sur les limites d'inscription en courbe.

9. Trois observations politiques s'imposent:

a) La première concerne la méthode d'harmonisation choisie par la Commission et dite « optionnelle ». Il faut préciser que l'expression « optionnelle » ne signifie pas que les industriels peuvent choisir entre la législation nationale et la législation communautaire. Ils doivent se soumettre obligatoirement, bien qu'après un certain délai, à la législation communautaire s'ils veulent que leurs produits circulent dans le marché commun.

Si par contre ils réservent leur production au marché intérieur national, ils peuvent rester soumis à la législation nationale.

Il ne faut pas oublier que les propositions à l'examen de la commission des transports ont des conséquences immédiates et importantes sur le plan industriel. Toutefois, il faut rappeler, comme le Comité économique et social l'a très bien fait dans son avis sur le doc. 203/68, qu'il est opportun que « la procédure communautaire ouvre aux fabricants, sans aucune restriction bureaucratique ou administrative, l'accès au marché communautaire dans des conditions égales pour tous les concurrents » (CES/127/69/FIN, p. 3, 2<sup>e</sup> alinéa, dernière phrase).

La commission des transports a longuement débattu sur l'opportunité pour la Communauté de faire recours au régime dit « optionnel ».

Tout en reconnaissant que des raisons pratiques sont à la base du régime proposé par la Commission des Communautés européennes, la commission des transports a estimé que seule une législation communautaire doit constituer le but final de toute harmonisation des législations nationales.

Pour cette raison, il a été décidé d'insérer dans le texte de la directive sur la réception, un nouvel article 14 bis qui prévoit que: « Dans un délai de

5 ans à compter de la publication au Journal officiel des Communautés européennes de la présente directive, la Commission soumet au Conseil une nouvelle proposition concernant l'adoption d'un régime communautaire unique pour tous les États membres ».

Dans le même souci devaient être modifiés les articles:

- 6 de la directive 2,
- 5 des directives 3 et 4.

Dans ces articles la Commission des Communautés européennes avait prévu que « les États membres ne peuvent abroger le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive qu'après 3 ans à compter de la publication de celle-ci au Journal officiel des Communautés européennes. »

Par contre, dans le nouveau texte, les États membres *doivent abroger* le régime existant au plus tard après 3 ans à compter de la publication de la directive au Journal officiel des Communautés européennes.

b) Les propositions de directives à l'examen de la commission des transports concernent en outre directement le plus ample problème de la sécurité de la circulation routière. C'est d'ailleurs dans ce contexte que votre commission devrait considérer les propositions de la Commission des Communautés européennes.

Il est facile de comprendre combien il est important pour la sécurité routière qu'une harmonisation communautaire intervienne.

Il serait toutefois difficile pour le Parlement européen d'attendre qu'une harmonisation complète des conditions techniques soit mise au point pour prendre position: la commission des transports considère donc la position qu'elle prend sur les différentes propositions d'harmonisation de la Commission des Communautés européennes comme provisoire. Au moment où le programme général d'harmonisation technique sera achevé la commission des transports devra réexaminer le tout et l'inscrire dans le plus ample contexte de la sécurité routière.

c) L'efficacité des solutions proposées par la Commission des Communautés européennes sera favorisée par une adaptation rapide aux futurs progrès techniques. A cet égard, l'institution d'un comité pour l'élimination des entraves techniques aux échanges des produits industriels, dont il est question à l'article 12 de la directive concernant la « réception », paraît être très efficace, à condition que soit reprise la procédure prévue par le Parlement européen dans le rapport de M. Armengaud (doc. 114/68).

Reprenant les conclusions de ce rapport et les modifications apportées par le Parlement européen au programme général pour la suppression des entraves techniques aux échanges, un nouveau

« considérant » a été ajouté à la proposition de directive de la Commission ainsi qu'un texte modifiant de son article 12.

## CHAPITRE II

**Observations sur les propositions de directives du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres en matière de véhicules à moteur et relatives :**

- 5) à certains éléments et caractéristiques (rétroviseurs, champ de visibilité, essuie-glace, lave-glace)
- 6) à la prise de courant des véhicules à moteur pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse de la remorque
- 7) à l'avertisseur acoustique

(doc. 132/68)

10. Il s'agit de trois propositions de directives qui s'inscrivent dans le cadre de la procédure de réception communautaire. Elles contiennent, pour les éléments ou caractéristiques du véhicule auxquelles elles se réfèrent, les prescriptions techniques et les méthodes de contrôle auxquels les véhicules à moteur et leur remorque sont soumis lorsque la réception est demandée.

11. Ayant constaté qu'il existe pour la construction des véhicules à moteur des prescriptions techniques nationales différentes dont le but principal est de garantir la sécurité de la circulation routière et que la disparité de ces dispositions législatives, réglementaires et administratives forment des obstacles aux échanges internationaux de la production automobile à l'intérieur de la Communauté, la Commission a procédé, sur la base de l'article 100 du traité, à l'harmonisation de ces prescriptions en vue notamment de permettre la mise en œuvre, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception communautaire.

12. La Commission a fait largement recours aux règlements de la Commission économique pour l'Europe de Genève, notamment dans le cas des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse. Dans les trois propositions de directives citées en objet, il n'a toutefois pas été possible d'adapter le même système du fait que les travaux menés à Genève pour ces éléments ou caractéristiques n'ont pas encore abouti à un règlement. En effet, les références aux règlements de Genève évitent d'une part des doubles emplois, d'autre part, des disparités entre l'harmonisation communautaire et celle poursuivie à Genève.

Dans l'élaboration des prescriptions contenues dans les trois propositions de directives en objet, la Commission a suivi la procédure habituelle, à savoir qu'elle a tenu compte pour l'essentiel des travaux menés par son groupe de travail, auquel participent les experts gouvernementaux, ainsi que des avis des milieux professionnels intéressés.

13. La proposition de directive concernant la prise de courant destinée à l'alimentation de

l'équipement électrique de la remorque mérite, peut-être, une mention particulière.

L'harmonisation envisagée peut se considérer comme un premier pas sur la voie de la normalisation des liaisons (mécaniques, électriques et pneumatiques) entre véhicules à moteur et remorque ou semi-remorque.

Cette normalisation apparaît très importante car elle permet l'interchangeabilité des remorques et, de ce fait, elle facilite la mise en œuvre de formes rationnelles de coopération entre entreprises de transport.

14. L'harmonisation des dispositions techniques dans le domaine des véhicules à moteur présente un très grand intérêt dans le cadre de la politique commune des transports.

Il y a lieu de souligner à cet égard deux aspects de cette politique commune, qui sont directement liés à l'action communautaire d'harmonisation technique, celui de la sécurité de la circulation routière et celui de l'élimination des distorsions de concurrence entre les transporteurs de différents pays.

15. En effet, toute harmonisation des mesures visant l'amélioration de la sécurité routière ne peut que faciliter l'intégration des différents systèmes nationaux de transport et en réduire, en même temps, les coûts pour la collectivité.

Sur le plan de la concurrence, l'harmonisation des conditions techniques de construction et d'essai des équipements et pièces des véhicules à moteur, en rapprochant les coûts de ceux-ci, peut contribuer sensiblement à l'égalisation des conditions de départ.

16. Dans le souci déjà exprimé d'arriver à une législation communautaire dans les plus brefs délais, la commission des transports a décidé de modifier :

- l'article 5 des directives 5 et 6 ;
- l'article 11 de la directive 7.

## CHAPITRE III

**Observations sur les propositions concernant**

- 8) une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques
- 9) une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux entrées et sorties (portes, marchepieds, etc....) des véhicules à moteur

(doc. 203/68)

17. Les deux directives qui font l'objet de la présente proposition de la Commission des Communautés européennes s'inscrivent également dans

le cadre de la procédure de réception de portée communautaire.

Le champ d'application des directives est le plus large possible, puisqu'il s'applique aux véhicules à moteur affectés au transport des personnes, aux véhicules à moteur affectés au transport des marchandises, aux remorques et semi-remorques. Le principe de l'harmonisation est toujours basé sur la méthode optionnelle examinée auparavant et les différents articles des deux propositions de directives répondent à un souci de sécurité.

18. Votre rapporteur estime, vu l'extrême technicité des deux propositions de directives, de ne pas les examiner en détail.

Les problèmes politiques évoqués pour les autres directives sont aussi valables pour les directives contenues dans le doc. 203/68-69.

19. Les articles

— 6 de la directive 8,

— 4 de la directive 9.

doivent être modifiés de la même façon que les articles des directives précédentes avant le même texte (voir paragraphe 17).

## CHAPITRE IV

### 10) Observations sur la proposition relative à une directive concernant des législations des États membres relatives aux dispositifs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques

(doc. 4/69)

20. La présente proposition de directive s'inscrit aussi dans le cadre de la procédure de réception de portée communautaire. Il s'agit des prescriptions techniques de construction, de montage et de contrôle concernant les dispositifs de direction des véhicules à moteur auxquelles ces dispositifs doivent répondre lorsque la réception communautaire est demandée.

21. Le champ d'application est étendu à toutes les catégories de véhicules à moteur ayant au moins quatre roues et dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h, ainsi qu'à leurs remorques.

22. L'article 4 de la proposition de directive est modifié en tenant compte des arguments développés dans le paragraphe 9, b, du présent rapport.

Avis de la commission juridique

Monsieur le Président,

La commission juridique a été chargée d'élaborer pour la commission des transports un avis sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil relatives à des directives concernant le rapprochement des législations des États membres relatives

- à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques
- aux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques
- au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur
- à certains équipements des véhicules à moteur et de leurs remorques (doc 129/68)

A sa réunion du 18 octobre 1968, la commission juridique a examiné les propositions de directives précitées et est parvenue aux conclusions suivantes:

Il convient de constater tout d'abord que les propositions de directives précitées ont été élaborées en application du programme général pour l'élimination des entraves techniques aux échanges intracommunautaires de marchandises, sur lequel le Parlement européen, sur la base d'un rapport établi par M. Armengaud <sup>(1)</sup>, a donné un avis à sa session d'octobre 1968 <sup>(2)</sup>.

Dans cet avis, le Parlement européen avait adopté, au sujet de la procédure du Comité définie aux paragraphes 3 et 4 de la proposition de la Commission, des propositions de modifications dont il n'a pas encore été tenu compte à l'article 12 de la proposition de directive concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques

La commission juridique prie donc la commission des transports, compétente au fond, de tenir compte, dans son avis sur cette proposition de directive, des modifications décidées par le Parlement.

Ces modifications sont les suivantes.

« 3. Le représentant de la Commission soumet un projet des mesures à prendre. Le Comité émet son avis sur ces mesures dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence des questions soumises à examen, compte tenu, entre autres, de leur aspect social. Il se prononce à la majorité de 12 voix

4. La Commission arrête des mesures qui sont immédiatement applicables. Toutefois, si elles ne sont pas conformes à l'avis émis par le Comité, ces mesures sont aussitôt communiquées par la Commission au Conseil. Dans ce cas, la Commission peut différer d'un mois l'application des mesures décidées par elle. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans le délai d'un mois.

Lorsqu'une directive a été votée par le Parlement, les modifications qui dépasseraient le caractère de mesures d'application devraient être soumises par la Commission au Parlement avant d'être transmises au Conseil. »

De plus, la commission juridique souligne qu'elle a préconisé, dans le rapport précité de M. Armengaud, de ne réaliser une harmonisation que dans la mesure où celle-ci est indispensable au fonctionnement du Marché commun. Elle prie donc la commission des transports d'examiner dans quelle mesure les propositions de directives sont conformes à cette position de la commission juridique

Par ailleurs, la commission juridique a constaté que les propositions de directives précitées ont presque exclusivement un caractère technique et qu'elle outrepasserait sa compétence si elle donnait un avis sur ces questions techniques. C'est pourquoi la commission juridique s'est bornée à examiner du point de vue juridique si les dispositions de l'article 100 du traité de la C.E.E., sur lesquelles sont fondées les propositions de directives précitées et que l'on peut supposer connues, sont réalisées. Elle a répondu à cette question par l'affirmative, car elle a estimé avec la Commission que les dispositions en vigueur dans les États membres en matière de véhicules à moteur, qui font l'objet des propositions de directives précitées, présentent des différences préjudiciables à la libre circulation des marchandises et ont donc une incidence directe sur l'établissement et le fonctionnement du Marché commun.

Ceci dit, la commission juridique accueille avec satisfaction et approuve les propositions de directive précitées, dans la mesure où elles relèvent de sa compétence, et prie la commission des transports de tenir compte des observations formulées ci-dessus

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération

(signé) Arved Deringer

Luxembourg, le 23 octobre 1968

<sup>(1)</sup> Doc. 114/68.

<sup>(2)</sup> Procès-verbal de la réunion du 3 octobre 1968.

## Avis de la commission juridique

Monsieur le Président,

La commission juridique a été chargée d'élaborer pour la commission des transports un avis sur les propositions de la Commission européenne au Conseil relatives à des directives concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à

- certains éléments et caractéristiques des véhicules à moteur
- la prise de courant des véhicules à moteur pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse de la remorque
- l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur (doc. 132/68).

La commission juridique a examiné, à sa réunion du 18 octobre 1968, les directives précitées et a abouti à la conclusion suivante:

Comme leur titre l'indique, les directives précitées ont un caractère presque exclusivement technique. Le rôle de la commission juridique ne saurait être

de donner un avis sur ces questions techniques. Elle s'est donc bornée à examiner du point de vue juridique si les dispositions de l'article 100 du traité de la C.E.E., sur lesquelles se fondent les propositions de directives précitées et que l'on peut supposer connues, sont réalisées. Elle a répondu à cette question par l'affirmative, car elle estime que les dispositions actuellement en vigueur en matière de véhicules à moteur, qui font l'objet des propositions de directives précitées, présentent des différences préjudiciables à la libre circulation des marchandises et ont donc une incidence directe sur l'établissement et le fonctionnement du Marché commun.

Par ailleurs, la commission juridique n'a pas d'observation particulière à faire sur les propositions de directives précitées et les approuve, dans la mesure où elles relèvent de sa compétence.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

(signé) Arved Deringer

Luxembourg, le 23 octobre 1968.

### Avis de la commission juridique

Rédacteur M. Jozeau-Marigné

Conformément aux dispositions de l'article 38 du règlement, la commission juridique a été, le 7 février 1969, saisie pour avis des propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil relatives à une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques et à une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux entrées et sorties (portes, marchepieds etc.) des véhicules à moteur (doc. 203/68).

La commission juridique a, lors de sa réunion du 15 avril 1969, désigné M. Jozeau-Marigné comme rédacteur de son avis.

Le présent avis a été adopté à l'unanimité par la commission juridique lors de sa réunion du 29 avril 1969.

Étaient présent:: MM. Deringer, président, Merchiers, vice-président, Jozeau-Marigné, rédacteur, Armengaud, Bermani, Boertien, Burger, Carcassonne, Ditttrich, Estève, Lautenschlager, Pintus et Schaus.

1. La commission juridique a été chargée de préparer un avis, à l'intention de la commission des transports, relatif à une proposition de la Commission des Communautés d'une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques et une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux entrées et sorties (portes, marchepieds etc.) des véhicules à moteur.

2. Dans ces deux propositions, la commission juridique a retenu spécialement le texte des articles qui, selon les considérants, « se placent dans la perspective de la solution d'harmonisation optionnelle, qui prévoit que les prescriptions nationales restent en vigueur parallèlement aux dispositions communautaires ». Afin que les constructeurs ne se voient pas brusquement imposer l'abandon de leurs pratiques traditionnelles sans disposer du temps nécessaire à leur adaptation, le coexistence de ces deux régimes est obligatoire pendant 3 ans à compter de la publication des directives. Ce n'est qu'après ce délai que les États membres

ont la faculté de laisser en vigueur les seules dispositions communautaires.

3. Dans le dispositif des deux directives, la Commission traduit cette solution optionnelle en stipulant que « les États membres ne peuvent abroger le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive, qu'après 3 ans à compter de la publication de celle-ci au Journal officiel des Communautés ».

4. La commission juridique, tout en approuvant le principe de la solution optionnelle, souhaite que la rédaction du dispositif des directives en question soit améliorée. La Commission des Communautés semble, en effet, dans la première partie de la phrase « les États membres ne peuvent abroger le régime existant » interdire toute modification de la législation nationale, même celle qui irait dans le sens du régime communautaire. Or, l'adoption de la solution optionnelle a pour unique objectif de n'imposer le seul régime communautaire qu'après un certain délai. En revanche, elle n'a pas pour but d'empêcher le législateur national de se rapprocher de ce régime.

### Avis de la commission juridique

Rédacteur: M. Jozeau-Marigné

Conformément aux dispositions de l'article 38 du règlement, la commission juridique a été, le 12 mars 1969, saisie pour avis de la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil relative à une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques (doc. 4/69).

La commission juridique a, lors de sa réunion du 15 avril 1969, désigné M. Jozeau-Marigné, rédacteur de son avis.

Le présent avis a été adopté à l'unanimité par la commission juridique lors de sa réunion du 29 avril 1969.

Étaient présents: MM. Deringer, président, Merchiers, vice-président, Jozeau-Marigné, rédacteur, Armengaud, Bermani, Boertien, Burger, Carcassonne, Ditttrich, Estève, Lautenschlager, Pintus et Schaus.

1. La commission juridique a été chargée de préparer un avis, à l'intention de la commission des transports, relatif à une proposition de la Commission des Communautés d'une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositions de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques.

2. Dans cette proposition, la commission juridique a retenu spécialement le texte des articles qui, selon les considérants, « se placent dans la perspective de la solution d'harmonisation optionnelle, qui prévoit que les prescriptions nationales restent en vigueur, parallèlement aux dispositions communautaires ». Afin que les constructeurs ne se voient pas brusquement imposer l'abandon de leurs pratiques traditionnelles sans disposer du temps nécessaire à leur adaptation, la coexistence de ces deux régimes est obligatoire pendant 3 ans à compter de la publication de la directive. Ce n'est qu'après ce délai que les États membres ont la faculté de laisser en vigueur les seules dispositions communautaires.

3. Dans le dispositif de cette directive, la Commission traduit cette solution optionnelle en stipulant que « les États membres ne peuvent abroger le régime existant pour laisser en vigueur les seules dispositions conformes à la présente directive, qu'après 3 ans à compter de la publication de celle-ci au Journal officiel des Communautés ».

4. La commission juridique, tout en approuvant le principe de la solution optionnelle, souhaite que la rédaction du dispositif de la directive en question soit améliorée. La Commission des Communautés semble, en effet, dans la première partie de la phrase « les États membres ne peuvent abroger le régime existant » interdire toute modification de la législation nationale, même celle qui irait dans le sens du régime communautaire. Or, l'adoption de la solution optionnelle a comme unique objectif de n'imposer le seul régime communautaire qu'après un certain délai. En revanche, elle n'a pas pour but d'empêcher le législateur national de se rapprocher de ce régime.

